

Rispetto al 2010, il bilancio consolidato del 2011 registra una diminuzione del costo del lavoro totale pari al -5,2% (€ 225,0 milioni). Tale decremento è attribuibile principalmente alla riduzione delle consistenze medie di personale (- 7,4%) cui ha fatto fronte un incremento del costo unitario pari al +2,4%.

L'incremento del costo unitario invece, secondo quanto emerge dagli atti prodotti dalla società, è da ricondursi sia alla dinamica dei rinnovi contrattuali, sia agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi.

La riduzione delle consistenze si è realizzata attraverso politiche di incentivazione all'esodo, attraverso la definizione di significative intese con le organizzazioni sindacali volte alla attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le procedure di accesso al Fondo hanno interessato, nel 2011, circa 2.500 lavoratori del Gruppo.

Considerando specificamente i costi sostenuti per il personale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. (Capogruppo) e di Trenitalia S.p.a. si rileva che:

1. per la Capogruppo, il costo totale è passato da 51,3 milioni del 2010 a 54,3 milioni del 2011. L'incremento è dovuto in particolare all'aumento delle consistenze medie di personale determinato in buona parte da mobilità interna e a maggiori oneri per salari e stipendi del personale a ruolo.
2. per Trenitalia, il costo totale è passato da 2.184 milioni del 2010 a 2.074 milioni del 2011(- 5,6%).

2.3. Politica retributiva

Gli scenari di mercato delineati a seguito dei nuovi equilibri economici e finanziari nazionali ed internazionali, hanno caratterizzato la definizione di politiche gestionali aziendali sempre più contraddistinte da azioni mirate al contenimento dei costi.

In tale contesto il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha realizzato una gestione delle dinamiche retributive più efficace ed efficiente, orientata al riconoscimento e alla valorizzazione delle migliori professionalità con valenza strategica per il raggiungimento dei risultati di business aziendale. Gli interventi di politica retributiva realizzati, infatti,

sono stati orientati principalmente alla riduzione del gap retributivo rispetto ai valori del mercato esterno, dei responsabili di ruoli chiave e strategici per il business.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, in continuità con le logiche di politiche retributive complessive aziendali applicate negli anni precedenti, ha realizzato nel 2011 un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato (Management By Objectives - MBO) in cui la quota di retribuzione variabile è stata correlata al raggiungimento di specifici obiettivi di performance.

In particolare, il sistema di incentivazione 2011 è stato finalizzato ad incrementare sia il livello di prestazione individuale, attraverso l'individuazione di indicatori collegati direttamente alle responsabilità connesse alla posizione ricoperta, sia il raggiungimento di risultati economici di settore, mediante il collegamento diretto tra performance di Gruppo/Società e ammontare dell'incentivo erogato.

Il sistema di MBO dell'anno in questione, oltre ad essere collegato al raggiungimento di risultati economici complessivi di Società e/o di Gruppo, ha previsto riconoscimenti differenziati in relazione al livello di performance raggiunta rispetto al singolo indicatore nonché al grado di contiguità della posizione ricoperta dal dirigente (staff o line) rispetto al business.

2.4. Aspetti rilevanti relativi alle relazioni industriali

Nell'anno 2011, il Gruppo ha iniziato a dare esecuzione a rilevanti intese con i sindacati sottoscritte il 17 novembre 2010, in particolare per quanto riguarda:

- la riorganizzazione produttiva e l'organizzazione del lavoro nella Divisione Cargo, attraverso l'avvio del nuovo modulo di equipaggio di condotta con un macchinista ed un agente polifunzionale nei servizi diurni;
- la conclusione delle procedure territoriali per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo bilaterale (accompagnamento a pensione), che hanno interessato nel 2011 circa 2.500 lavoratori, di tutti i settori della Divisione Cargo, nonché gli inidonei ad attività di sicurezza e gli addetti a staff amministrativi e di supporto di tutte le Società/Divisioni del Gruppo.

Nell'ambito del percorso attivato con l'intesa triangolare siglata il 21 novembre 2007 tra Governo, Confederazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali, finalizzato ad accompagnare il processo di liberalizzazione del settore dei trasporti con la costituzione di un contratto unico di riferimento per il trasporto ferroviario ed il trasporto pubblico locale su gomma è proseguito, nel 2011, il confronto, iniziato nel 2010 (per il quale si era pervenuti ad un'intesa tecnica parziale), per definire la restante parte di un comune contratto collettivo.

Il 25 febbraio del 2011 è stato sottoscritto l'Accordo quadro con le Organizzazioni sindacali di categoria che consente alle Società del Gruppo FS di accedere ai fondi di Fondimpresa per la formazione, finanziati anche con la quota del contributo versato dalle Società del Gruppo dal 1°.1.2009 per la disoccupazione involontaria.

2.5. Contenzioso del lavoro

Al 31.12.2011 risultano pendenti n. 8.498 vertenze a fronte di n. 3062 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Si tratta di vertenze aventi ad oggetto rivendicazioni connesse al contratto di lavoro ed in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica.

Le fattispecie di contenzioso, di maggiore rilevanza hanno riguardato:

- Amianto/ Danno Biologico: trattasi di vertenze attivate da dipendenti, ex dipendenti o eredi di dipendenti deceduti, per la richiesta di risarcimento di varie tipologie di danno derivanti dall'esposizione all'amianto durante l'attività lavorativa.

Per tale materia, pur essendo contenuto il numero di vertenze, assume rilievo l'entità economica delle rivendicazioni.

In particolare, su un totale di 32 cause pendenti nell'anno 2011, si contano al 31 dicembre 2011 5 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a € 870.100,00); 7 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari a € 2.618.000,00); 21 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a € 3.040.000,00).

- Contratto di Formazione e Lavoro: a seguito della sentenza Cass. sez. un. n.2074/2010 che ha sancito in via definitiva il diritto dei

lavoratori al computo a tutti gli effetti giuridico-economici (in particolare, gli scatti di anzianità), del periodo di formazione nelle ipotesi di contratto successivamente convertito in rapporto di lavoro a tempo indeterminato, sono in corso iniziative per la definizione in via stragiudiziale delle molteplici vertenze promosse dai lavoratori.

- Mansioni superiori: si è registrato un numero significativo di tali ricorsi (581), con i quali i dipendenti hanno rivendicato l'immissione in livelli superiori di inquadramento contrattuale, in relazione all'attività effettivamente svolta.

Occorre, infine, segnalare il contenzioso promosso da dipendenti delle ditte appaltatrici, in conseguenza della previsione del c.d. obbligo solidale ex art. 29 co. 2 D.Lgs. 276/2003. Si tratta di azioni dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

2.6. Sicurezza sul lavoro

In materia, nel quinquennio in corso, l'obiettivo del Gruppo, in linea con gli indirizzi di miglioramento dell'Unione Europea, è costituito da una riduzione complessiva degli infortuni del 25% e dell'indice di incidenza - numero degli infortuni per 1000 dipendenti - del 10%.

A tal fine, tra i criteri per la valutazione delle performance dei vertici e dei dirigenti delle società, è stato inserito, per la prima volta, un indicatore di performance di sicurezza sul lavoro: "Indice di qualità organizzativa della sicurezza sul lavoro".

In tale contesto, la società Trenitalia ha terminato l'iter di certificazione del sistema di gestione integrato sicurezza del lavoro, ambiente e qualità, secondo lo standard OHSAS 18001/2007, ISO 14001 e ISO 9001, delle proprie unità produttive, proseguendo nel programma già avviato in seno al Gruppo di qualificare i sistemi di gestione.

Il trend degli infortuni sul lavoro delle principali società del Gruppo FS (Ferrovie dello Stato Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi ed Italferr), come mostra la tabella che segue elaborata sulla base dei dati forniti dall' INAIL con riferimento agli infortuni indennizzati nel periodo 2005-2011, evidenzia un

costante miglioramento sia per la contrazione del numero di infortuni che per la diminuzione dell'indice di incidenza.

Il miglioramento nella gestione delle attività di sicurezza è sottolineato dalla riduzione del valore dell'indice di incidenza che, tra il 2010 e il 2011, si è ridotto dal 38,33 al 36,10 come dimostra la tabella che segue.

I dati del 2011 mostrano un miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni, valutata sulla base degli infortuni indennizzati e degli infortuni non ancora esitati dall'INAIL, è di oltre il 10%, rispetto al target prefissato del 5%, e la diminuzione dell'indice di incidenza è di circa il 5%, a fronte di un obiettivo del 2%.

**Infortuni indennizzati INAIL distinti in infortuni in occasione di
lavoro
e infortuni in itinere**

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni in itinere
2011	2.541	36,10	417
2010	2.902	38,33	474
2009	3.200	38,66	374
2008	3.487	40,18	463
2007	3.667	40,07	435
2006	3.762	40,12	361
2005	3.874	40,91	278

** Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza] * 1000 dipendenti.

2.7. Consulenze

La Disposizione di Gruppo n.134/AD del 28 aprile 2010, ha ribadito che il ricorso a consulenze esterne deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali.

Il procedimento in merito al conferimento delle stesse prevede una verifica di merito da parte di una struttura della Capogruppo, competente per materia, ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della prestazione deve, poi, monitorare la prestazione, dare una valutazione sull'esito della stessa, oltre ad indirizzare le strutture interessate circa il suo utilizzo.

La tabella che segue mostra gli importi relativi alle consulenze desunti dai bilanci di esercizio 2010-2011 in migliaia di euro. Si evidenzia un aumento del 44% circa nell'anno in esame che l'Ente ha motivato con necessità tecniche e istituzionali.

CONSULENZE

CONSUNTIVO ANNO 2010 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane Italiane	2.808
RFI	434
Trenitalia	466
Ferservizi	0
Altre Gruppo	720
TOTALE	4.428

CONSUNTIVO ANNO 2011 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato Italiane Italiane	3.330
RFI	33
Trenitalia	166
Ferservizi	120
Altre Gruppo	2.749
TOTALE	6.398

3. Il Servizio Universale del trasporto ferroviario

3.1. Il trasporto pubblico locale

Il trasporto pubblico locale (TPL) ferroviario ha continuato ad essere caratterizzato da un quadro normativo nazionale e comunitario alquanto complesso e policentrico. Relativamente alle modalità di finanziamento del settore, numerose norme si sono succedute negli ultimi anni.

A partire da dicembre 2010, e per tutto il 2011, sono stati adottati una serie di provvedimenti basati essenzialmente sulla necessità di reperire urgentemente risorse per il trasporto pubblico locale anche ferroviario. Secondo la società, le continue misure legislative di contenimento della spesa pubblica hanno, posto seri problemi di sostenibilità economica dei servizi universali ferroviari. E' stato, tra l'altro, introdotto il regime di fiscalizzazione dal 2011 anche per il finanziamento dei contratti di servizio di Trenitalia, successivamente posticipato prima al 2012 e poi al 2013.

Nel 2011, con la sottoscrizione di quelli delle Regioni Abruzzo e Piemonte, è stata ultimata l'attività di rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni; gli altri contratti, infatti, erano già stati sottoscritti nel biennio precedente. La formalizzazione dei contratti di servizio con durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, ha permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo.

Il servizio universale relativo al trasporto ferroviario passeggeri nelle regioni a Statuto speciale - per le quali non è stato ancora completato l'iter di attribuzione delle competenze in materia di trasporto pubblico locale ex d.lgs. n. 422/1997 e legge 99/2009 (ad oggi Sardegna, Sicilia e Valle d'Aosta) - continua ad essere svolto sulla base della clausola di continuità prevista nel contratto di servizio pubblico 2004-2005 (art. 13), stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia.

3.2. Il trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza

Il servizio universale relativo al trasporto ferroviario passeggeri sulla media e lunga percorrenza resta disciplinato dal Contratto di Servizio stipulato tra il Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, e Trenitalia, la cui validità è fissata in 6 anni (2009-2014).

Tale contratto, secondo la società, copre solo parzialmente la totalità dei servizi a scarsa valenza commerciale garantiti da Trenitalia; quest'ultima, per affrontare efficacemente e su un piano di pari condizioni la crescente concorrenza sui mercati più pregiati, sta razionalizzando i servizi che hanno tutte le caratteristiche di "servizi universali", ma che non trovano copertura nell'ambito dei contratti di servizio con la committenza pubblica.

Analogamente al trasporto regionale, anche per i servizi universali di Media/Lunga Percorrenza, il Gruppo FS persegue l'obiettivo di rafforzare l'equilibrio economico mediante la sottoscrizione di "nuovi contratti di servizio" caratterizzati da "certezza, esigibilità e durata congrua" e fondati sullo strumento "Catalogo"(elenco sistematico dei servizi diversificati per attributi della prestazione, corredati dai relativi prezzi).

3.3. Il trasporto merci

Il servizio universale di trasporto merci per ferrovia è disciplinato dal Contratto di Servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia Spa, relativo al periodo 2009-2014.

L'offerta include i servizi di trasporto ferroviario merci, nella modalità a treno completo convenzionale o trasporto combinato (strada più rotaia), distinti secondo le aree geografiche adriatica e tirrenica, da e verso le seguenti regioni: Calabria, Basilicata, Puglia, Campania, Abruzzo, Molise e Sicilia.

Il contratto prevede l'impegno di Trenitalia ad erogare un'offerta di servizi di trasporto pari a 11,9 milioni di Treni/Km annui, programmando e coordinando tutte le attività necessarie a tale erogazione (manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile, revisione dello stesso, garanzia delle condizioni di sicurezza, attività amministrative e commerciali a supporto della gestione dei servizi).

3.4. I corrispettivi pubblici per il servizio ferroviario universale.

Gli importi (netto IVA) dei contratti di servizio pubblico con Trenitalia per il biennio 2010-2011 sono riportati nella tabella seguente:

	(in milioni di euro)	
	2010	2011
CdS Passeggeri media lunga percorrenza	230	220,9
CdS Passeggeri regionale con lo Stato	205,1	210,8
CdS Passeggeri con le Regioni	1.551	1.513
CdS Merci	107	107

Come si evince dal prospetto, rispetto al 2010, risulta solo un incremento non molto significativo dei corrispettivi relativi al trasporto pubblico locale.

Resta problematica, ancor più che rispetto ai precedenti esercizi, la concreta esigibilità dei corrispettivi per i servizi erogati, visti gli interventi normativi restrittivi della spesa pubblica, intervenuti negli ultimi anni e, soprattutto, il rispetto della tempistica prevista per i pagamenti.

In materia occorre segnalare come Il decreto legge n. 98/2011, "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria", convertito in legge dall'art. 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111 abbia, tra l'altro, introdotto un sovrapprezzo (da determinare con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ancora non emanato) al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, non forniti nell'ambito di contratti di servizio, per la parte espletata su linee appositamente costruite o adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari. I relativi introiti vengono versati all'entrata del bilancio dello Stato ed utilizzati per contribuire al finanziamento degli oneri dei servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio.

Tale provvedimento normativo ha, inoltre, istituito, presso il Ministero dell'economia e delle finanze con decorrenza dall'anno 2011, il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario⁷, con dotazione di 400 milioni di euro annui.

⁷ La legge di stabilità 2013 ha disposto che tale Fondo debba confluire nel nuovo Fondo "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario".

Il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito in legge dall'articolo 1, comma 1, legge 22 dicembre 2011, n. 214, così come successivamente modificato dal decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, ha - tra l'altro: posticipato al 2013 la soppressione dei trasferimenti statali alle regioni per il TPL aventi carattere di generalità e permanenza e la relativa fiscalizzazione; incrementato il Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, di 800 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2012.

3.5. L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n.162, di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, ha istituito l'Agenzia Italiana per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), con sede in Firenze.

L'ANSF ha riunito in un unico soggetto una serie di competenze in materia di sicurezza, precedentemente esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, e dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

L'Agenzia è soggetto tecnicamente indipendente rispetto a tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario ed è dotata di personalità giuridica ed autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria; pubblica annualmente e trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alla Agenzia Ferroviaria Europea (ERA – European Railway Agency) la relazione sulle attività svolte nell'anno precedente. E' sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministero dei trasporti.

L'ANSF ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e svolge i compiti e le funzioni richiamati all'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 162/2007. Si tratta, sostanzialmente, di compiti normativi, autorizzativi e di controllo per i quali si rimanda alla precedente relazione di questa Corte.

Da quanto si desume da alcuni atti del Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti e da alcune note del MEF⁸ occorre evidenziare che la struttura, che ha iniziato la propria attività dalla seconda metà del 2008, tuttora continua ad operare in modalità preoperativa e conseguentemente non gode di una piena autonomia gestionale nonché di una adeguata struttura amministrativa e contabile.

Inoltre l'Agenzia operando in regime transitorio, ha continuato ad utilizzare le risorse del Gruppo FS Italiane e del Ministero dei Trasporti fino a settembre 2012, mese in cui si è concluso il distacco con il passaggio alle dirette dipendenze dell'Agenzia di buona parte delle risorse e il rientro per quelle restanti.

Si auspica quindi una rapida soluzione delle problematiche rilevate anche in considerazione del fatto che nel 2011, il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43 (*"Attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie"*), ha modificato la disciplina del decreto legislativo n. 162/2007 e integrato le competenze dell'Agenzia, in attuazione della direttiva comunitaria 2008/110/CE.

⁸ Nota del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 17/12/2012 n.000 3588 e nota MEF 13/07/2011 n. 0079101

4. Liberalizzazione del trasporto ferroviario in UE ed applicazione del criterio di reciprocità

Com'è noto il problema della "liberalizzazione" nei settori cc.dd. speciali, tra cui quello del trasporto ferroviario, è da anni al centro della politica UE, che, nell'intento di contrastare la posizione monopolistica delle imprese ferroviarie (c.d. *incumbent*), da un lato, e di migliorare l'efficienza del servizio, dall'altro, attraverso una maggiore apertura alla concorrenza, ha adottato una serie di misure mirate ad introdurre logiche di mercato e la contestuale trasformazione delle ex aziende monopolistiche in soggetti governati secondo logiche imprenditoriali. Tale orientamento dell'Unione Europea è stato dettato da due principali priorità:

- di carattere regolatorio,
- di carattere prettamente industriale.

In coerenza con tale duplice obiettivo - liberalizzazione e trasformazione dei sistemi ferroviari da amministrazioni pubbliche a imprese operanti secondo logiche di mercato - la legislazione europea ha previsto:

- la cancellazione del debito storico, per liberare le imprese dai vincoli di natura economico-finanziaria risalenti in gran parte a ragioni di carattere politico;
- l'indipendenza gestionale, affinché possano scegliere i mercati su cui operare e definire le tariffe e le modalità di commercializzazione;
- la regolazione dei rapporti con lo Stato tramite la contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico, in modo da poter negoziare su basi paritetiche, quantità e qualità dei servizi di pubblica utilità resi, a fronte di corrispettivi adeguati.

Tali obiettivi, sebbene l'Italia sia stata tra i primi ad avviare concretamente il processo di liberalizzazione dettato dall'Unione Europea, sono stati solo parzialmente raggiunti. Permane, in altre parole, lo squilibrio tra i due obiettivi prioritari: quello dello Stato regolatore - che intervenga per determinare le migliori condizioni di concorrenza - e quello dello Stato proprietario – teso a tutelare il valore di un asset pubblico.

Ciò premesso, si rammenta che l'Unione Europea con il terzo pacchetto ferroviario (direttiva 2007/58/CE) ha, peraltro, liberalizzato il solo trasporto internazionale passeggeri, riconoscendo alle imprese ferroviarie - a partire da gennaio 2010 - il diritto di accesso all'infrastruttura di tutti gli stati membri per effettuare

servizi di trasporto internazionale passeggeri, incluso il cabotaggio. Nessun obbligo è disceso, invece, dal legislatore comunitario di liberalizzare il trasporto nazionale.

Ogni paese ha, pertanto, intrapreso un proprio percorso in materia di liberalizzazione del trasporto passeggeri, realizzata con tempistiche e modalità differenti tra gli stati membri; con l'effetto di determinare asimmetrie nei gradi di apertura del mercato del trasporto passeggeri nazionale all'interno dell'Unione Europea.

Si pone quindi un problema fondamentale di ridefinizione di regole comuni, valide per tutti i Paesi, che dovrebbero essere preferibilmente adottate non attraverso direttive, ma con norme regolamentari, che abbiano diretta incidenza innovativa nei singoli ordinamenti.

A tale riguardo anche il tema dell'eventuale unbundling proprietario fra gestore di infrastruttura e impresa ferroviaria dovrebbe trovare una soluzione europea univoca e valida per tutti i paesi, a valle di analisi puntuali costi benefici⁹.

4.1. Contenzioso amministrativo

Facendo seguito ai dati forniti nel precedente referto si fornisce di seguito una sintesi dei contenziosi amministrativi pendenti che evidenziano anche la complessità del contesto in cui si muove il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel quadro della progressiva liberalizzazione del mercato ferroviario.

A) Contenzioso in materia di assegnazione delle tracce

- Rispetto a quanto già rappresentato nel referto per gli esercizi 2009-2010, si segnala che nel giudizio instaurato con ricorso al Tar Lazio, notificato da FS in data 3 febbraio 2011, per l'annullamento del provvedimento di avvio del procedimento dell'AGCM diretto ad accertare la sussistenza di eventuali violazioni dell'art. 102 TFUE (abuso di posizione dominante), in data 26 gennaio 2012 è intervenuta la sentenza di rigetto del ricorso.

In esito al suddetto procedimento per ritenuto abuso di posizione dominante l'AGCM, con provvedimento del 25 luglio 2012, ha irrogato a Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A. in solido con Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., una sanzione pari

⁹ Sulle proposte in merito al completamento del processo di liberalizzazione vedi l'indagine conoscitiva della IX Commissione parlamentare "Trasporti, Poste e Telecomunicazioni" del 3 novembre 2011.

rispettivamente a Euro 200.000 e a Euro 100.000. FS, Trenitalia e RFI hanno impugnato, con contestuale istanza di sospensione, il suddetto provvedimento dinanzi al TAR Lazio (RG 9330/2012). Le parti hanno rinunciato alla domanda cautelare a fronte della fissazione a breve dell'udienza di merito che si è tenuta il giorno 8 maggio 2013, per la quale si è in attesa di sentenza.

Fatta eccezione per il rinvio dell'udienza di merito al 10 maggio 2012, non si segnalano ulteriori aggiornamenti sullo stato del giudizio instaurato con il ricorso notificato da Arenaways (AW) a RFI e TI in data 12 gennaio 2011 per l'annullamento di una serie di provvedimenti dell'URSF che hanno limitato le fermate richieste sulla tratta Torino-Milano con conseguente risarcimento del danno. A seguito del Fallimento di Arenaways, si è costituita in giudizio la Curatela e la causa è in attesa di essere decisa nel merito.

B) Controversie relative ai terminali

- Con riferimento al Ricorso Straordinario al Presidente della Repubblica notificato in data 2 dicembre 2010, con il quale la Società Gestione terminali Ferrostradali S.p.A. (di seguito "SGT") e Fs Logistica S.p.A. hanno impugnato una decisione dell'URSF in ordine, tra l'altro, all'applicazione del D.lgs. n. 188/2003 al terminal di Pomezia/Santa Palomba di proprietà di SGT - non vi sono aggiornamenti rispetto a quanto rappresentato in sede di referto relativo all'esercizio 2009-2010. Infatti, a seguito della trasposizione del ricorso in sede giurisdizionale, non risulta essere stata ancora fissata l'udienza (NRG 2156/2011).
- Quanto al ricorso notificato dalla Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) in data 6 novembre 2010 - TAR Lazio (NRG 10710/2010)- avente ad oggetto l'annullamento di una serie di atti concernenti questioni di *asset allocation*, nonché della DCPM 7 luglio 2009, non vi sono aggiornamenti rispetto a quanto rappresentato nel precedente referto. Non risulta, infatti, ancora fissata l'udienza di discussione del merito.

C) Questioni sui limiti all'applicabilità di uno sconto al canone di utilizzo della rete.

- I giudizi instaurati con ricorsi al TAR Lazio - il primo dei quali notificato il 25 settembre 2007 - per l'annullamento, previa sospensione, del DM 92T/2007 in tema di applicabilità del c.d. sconto K2 al canone di utilizzo della rete, già illustrati nel precedente Referto, si sono conclusi in primo grado con le sentenze depositate in data 13 aprile 2012 che hanno accolto i ricorsi rilevando

l'illegittimità del Decreto impugnato in quanto “*viziato*” per “*incompetenza, violazione di legge*” e “*violazione del principio di irretroattività*” degli atti amministrativi. Il Tar ha inoltre individuato un ulteriore profilo di illegittimità del decreto derivante dal fatto di “*condiziona(re) l'applicabilità dello "sconto K2" alla effettiva corresponsione dei ... contributi statali*”. Tali sentenze sono state impugnate in secondo grado, tra gli altri da RFI (Consiglio di Stato IV NRG 5424/2012), e i relativi ricorsi sono stati rigettati dal Consiglio di Stato con sentenze 1109 e 1110 del 22 febbraio 2013. In particolare, il Consiglio di Stato ha rilevato, tra l'altro, che il citato DM 92T sarebbe illegittimo per sviamento di potere visto che “*non è meramente cognitivo del significato del precedente D.M. 44/T, ma manipolativo del suo contenuto, per di più in via inammissibilmente retroattiva*”, sostanzialmente argomentando circa la natura innovativa e non meramente interpretativa del suddetto provvedimento.

- Rispetto a quanto riportato nel precedente Referto, si segnala che nel giudizio dinanzi al TAR Lazio, instaurato dalle imprese ferroviarie per l'annullamento della delibera dell'AGCM nell'ambito del procedimento A/389, con cui era stata confermata la corretta interpretazione del contenuto degli impegni assunti da RFI e FS nel corso del procedimento medesimo è intervenuta la sentenza n. 3128 del 5/4/2012. Con tale sentenza il TAR Lazio ha ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte della Società e dell'AGCM. La sentenza del TAR Lazio è stata impugnata innanzi al Consiglio di Stato, con altrettanti atti di appello, da RFI, dall'AGCM – con istanza di sospensione della sentenza impugnata – e dalle IF.

Il Consiglio di Stato, in data 1/8/2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso in appello presentato dall'AGCM accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata.

Parte II**5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo****5.1. Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari**

Con riferimento all'esercizio 2011 i Dirigenti Preposti delle società controllate sopra citate e della Capogruppo, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, hanno rilasciato le proprie Attestazioni sui bilanci societari, senza evidenziare particolari criticità.

5.2. Attività del Collegio sindacale

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2011, evidenziando che il progetto di bilancio è stato redatto in conformità ai Principi contabili Internazionali ed, in particolare, all'International Financial Reporting Standard (IFRS), International Accounting Standards (IAS) e alle interpretazioni degli stessi date dall'International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC).

In ordine al bilancio consolidato, il Collegio Sindacale ha espresso l'avviso che questo e i connessi prospetti contabili consolidati siano redatti secondo le impostazioni prescritte dagli IFRS, avvalendosi della facoltà prevista dal d.lgs. 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina le opzioni in tema di principi contabili internazionali.

5.3. Relazione della Società di revisione

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31.12.2011 redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dall'art. 2409 – ter del Codice civile.

La società di revisione ha ritenuto i bilanci conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall' Unione Europea, esprimendo un giudizio positivo sulla loro redazione, giudicata idonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa sia della holding che del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.